

# Motion till riksdagen

1988/89:T525

av Ulla Samuelsson m.fl. (s)

Järnvägssträckan Nykroppa–Kristinehamn

---

Strukturkrisen i Bergslagen börjar nu gå in i ett skede där man kan se resultatet av gjorda regionalpolitiska näringslivssatsningar.

Om man studerar de faktorer som styr utvecklingen så ska man inte bli förvånad om det nästan alltid är så att en region som utvecklas också har en stark infrastruktur. I vårt avlånga Sverige vet vi att en faktor som helt avgör expansion kontra stagnation är hur kommunikationsmöjligheterna ser ut.

Tyvärr är det ofta så att kommunikationerna sätts utanför de avväganden som görs när man satsar på näringslivets utveckling.

Man måste därför sätta in kommunikationerna i sitt totala sammanhang.

Bestämmer man sig för att satsa på en region så måste man se till att infrastrukturen, d.v.s. vägar, järnvägar, flyg och telekommunikationer, blir basen för den önskvärda utvecklingen. Utan väl utbyggda kommunikationer uteblir den avsedda långsiktiga effekten av de regionalpolitiska satsningarna.

I prop. 1987/88:50 konstateras:

Önskemål finns också om en utformning av infrastrukturen som medverkar till en utveckling av samhället i enlighet med övergripande samhällsmål.

— — —

Det kan också finnas anledning för statsmakterna att ta ställning till enskilda större investeringar som har långtgående verkningar..... utanför transportsektorn.

Med stöd av den i propositionen uttryckta viljan till satsningar på en förstärkt infrastruktur förordas följande utvecklingsmöjligheter av järnvägen i Bergslagen: Staten anvisar särskilda anslag till det s.k. Nykroppa-projektet som innebär en sammanlänkning av Bergslagsbanan och inlandsbanan i Nykroppa samt banupprustning och elektrifiering på sträckan Nykroppa–Kristinehamn.

Det finns idag en god godstransportpotential som bas för projektet, men enbart godstrafiken kan inte bära upprustningskostnaderna.

Nykroppaprojektet är lokaliserat till ett område som inom en tiomilsradie har en befolkningspopulation på över en miljon innevånare.

Med dagens kommunikationsteknik – X-10-tågen – tillhör området en av Stockholms närregioner.

Med de nya tågen har förutsättningarna för personbefordran på järnväg förbättrats i så avsevärd grad att de gamla utredningar som låg till grund för en nedläggning av persontrafiken Ställdalen–Kil idag saknar all relevans. Nykroppa-projektet blir, fullt genomfört i allra högsta grad en länk i ett interregionalt järnvägstrafiknät.

Nykroppaprojektet kompletterar också ett annat aktuellt järnvägsprojekt – den s.k. Bergslagspendeln Ludvika–Västerås. Slutligen skapar Nykroppaprojektet en effektiv matarlinje från Bergslagen till den nordvästra stambanan, Laxå–Kristinehamn–Charlottenberg liksom en eventuell framtida Svealandsbana Örebro–Kristinehamn–Karlstad.

Mot denna bakgrund bör man se Nykroppaprojektet som en infrastrukturinvestering av påtagligt värde för ett väl fungerande järnvägsnät i Sveriges inland i riktningen nordost–sydväst mellan Gävle och Göteborg–Oslo.

Ett initiativ för att förverkliga Nykroppaprojektet skulle avsevärt förbättra Bergslagens möjligheter att tillgodogöra sig övriga regionalpolitiska stödåtgärder.

## Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen tillkänna vad i motionen anförts om behovet av ombyggnad av järnvägsbanken och elektrifiering av järnvägen på sträckan Nykroppa–Kristinehamn.

Stockholm den 24 januari 1989

*Ulla Samuelsson (s)*

*Kristina Svensson (s)*

*Maud Björnemalm (s)*

*Sture Ericson (s)*

*Rosa-Lill Wåhlstedt (s)*